

西部铁路专用线市场发展及推动研究

赵浩年

中铁工程设计咨询集团有限公司郑州设计院 河南 郑州 450000

摘要: 本研究针对西部铁路及铁路专用线建设面临的地质复杂、生态脆弱及经济发展现状,通过整合地区资源配置及相关指导意见,提出专用线市场的建设机遇及发展方向、创新融资模式及风险分析。

关键词: 铁路专用线; 基层实践; 相关指导意见驱动; 融资模式; 风险防控

引言

铁路专用线作为经济发展的“毛细血管”,其建设运营直接关系到资源外运、产业升级和地方经济增收等众多经济效益。近年来,随着西部地区交通需求的显著增加以及国家对基础设施建设的支持,铁路专用线建设已成为重要的发展领域之一^[1]。然而目前仍存在项目推进缓慢例如因土地指标无法落实、环保审批受阻,导致项目长期搁置。本文结合中国西部铁路及专用线现状,探索铁路专用线市场开发的新机遇及实践路径。

1 现状及机遇

1.1 西部地区的铁路及铁路专用线现状

西部地区(陕西、甘肃、宁夏、内蒙古西部地区、青海、新疆、宁夏)的铁路及铁路专用线建设是支撑区域经济发展、资源运输和基础设施的重要保证。陕西铁路网密度较高,已形成以西安为中心的“米”字形高铁网络,普速铁路覆盖陕北能源基地和关中工业区;专用线以能源和工业运输为主,集中在陕北(煤炭)和关中(制造业)。甘肃省是西北铁路枢纽,兰新线、陇海线、兰渝线、宝兰高铁等贯穿全境;专用线集中于河西走廊(酒泉、嘉峪关的钢铁、新能源)和陇东(庆阳煤炭)。宁夏铁路网以银川为中心,呈放射状分布,煤炭外运依赖包兰线,旺季运力紧张;铁路专用线以能源和工业运输为主,集中在宁东能源化工基地、中卫、石嘴山等地区。内蒙古铁路网以货运为主,线路呈东西向分布(如京包线、包兰线、集通线);煤炭专用线占主导。青海省铁路网密度低,以青藏铁路为核心,兰新高铁延伸至西宁,格库铁路(格尔木-库尔勒)增强南疆联系;专用线集中于盐湖化工(察尔汗盐湖)、有色金属(柴达木盆地)和能源(光伏、锂矿)领域,专用线覆盖率低,部分矿区依赖公路转运,成本高;生态保护区(如三江源)铁路建设受限。新疆维吾尔自治区铁路网呈“一主两翼”(兰新线+北疆环线、南疆环线),中欧班列枢纽(乌鲁木齐、霍尔果斯);铁路专用线主要

以煤炭(准东、哈密)、油气(克拉玛依)、棉花(南疆)为主,但南疆专用线密度低于北疆^[2]。西部区域铁路及铁路专用线存在区域发展不均衡陕西、内蒙古铁路网较完善,其他地区仍薄弱;货运压力突出能源运输依赖铁路,但包西铁路、临哈等部分线路运力饱和。专用线覆盖率不足、标准低,多式联运衔接不畅。自然条件制约受风沙、高寒、地形因素引起的建设成本和难度增加。

1.2 西部地区的铁路及铁路专用线机遇

“交通强国”纲要明确铁路投资向西部倾斜,临哈、陇海、包西等铁路扩能及新藏、中吉乌等新建项目,打通了“西煤东运”,北煤炭南运战略通道,释放新疆准东、哈密等亿吨级煤炭产能,2030年外运规模预计超5亿吨;通过“干线扩容+专用线加密”双轮驱动,显著提升能源、跨境物流和产业协同效率。国家对策从资金、技术到区域规划全方位支持,为铁路专用线市场创造千亿级增量空间,带动沿线煤炭集运站、物流园、产业园、冷链物流等专用线建设;地方及专用线企业应该抓住这一轮市场机遇,推进专用线的建设及规划,推动经济发展^[3]。

2 整合资源激发市场活力

2.1 构建服务体系

西部铁路专用线建设受制于对策执行断层与部门协同不足的深层矛盾,亟需构建适配治理逻辑的对策转化机制^[4]。针对对策落地过程中的碎片化问题,应建立指导意见集成平台,系统梳理跨领域指导意见整合,形成涵盖用地保障、生态协调、资金筹措等核心要素的模块化工具包。地方需强化跨部门协同能力,通过定期会商机制打通行业壁垒,构建方针诉求收集、适配评估、动态优化的全周期管理流程。重点解决技术规范与地方发展诉求的衔接难题,将铁路建设标准转化为可操作的地方规划指标,实现基础设施布局与西部资源开发、生态保护的有机统一。

2.2 精准对接地方产业需求

西部铁路专用线规划需深度融入区域产业发展脉

络，建立交通基础设施与特色经济的动态适配机制^[5]。地方应突破传统线性规划思维，建立覆盖矿产资源富集区、特色农产品主产区、工业园区的立体化需求调研体系，通过产业关联度分析明确铁路运力配置优先级。针对西部经济离散化特征，构建跨部门数据共享平台，整合农业种植、矿产开发、商贸物流等产业信息流，实现铁路选线与产业布局的空间耦合。在生态敏感区域创新弹性规划方法，采用模块化线路设计预留延展接口，当新兴业态崛起时可快速衔接冷链仓储、多式联运等衍生功能。通过建立规划动态评估机制，定期校准运输需求与供给匹配度，确保铁路专用线建设与西部资源转化、产业升级形成持续共振。

2.3 创新路地协同推进机制

西部铁路专用线建设需破解府际协作中的结构性矛盾，构建央地协同治理新范式。针对铁路技术规范与地方发展诉求的适配性难题。重点推进铁路安全标准与规划的有机融合，将运输组织规范转化为可操作的用地控制指标^[6]。在生态敏感区创新弹性协商机制，通过多主体参与的开发协议明确生态补偿、风险共担等条款，平衡线路走向优化与环境保护需求。针对西部复杂的地质条件和民族聚居特征，建立动态协调平台，实时监测建设过程中的社会风险与工程风险，通过预留规划调整余量增强方案韧性，确保铁路建设与区域发展形成可持续的良性互动。

3 创新融资方式 支持项目发展

3.1 激活地方多层次资金

地方资金的激活本质在于优化公共资源配置效率。地方需建立“专项资金池”整合机制，将分散在交通、农业、乡村等领域的资金进行统筹归集，通过“项目打包”方式集中投入铁路专用线建设。这种整合需突破部门预算壁垒，建立跨年度滚动预算制度，确保资金投入的连续性和稳定性。预算使用方式的创新是提升效能的关键。基层可探索“以效定补”模式，将补贴与专用线运量、社会效益等指标挂钩，建立动态调整机制。同时，推行“预算资金股权化”改革，通过注入股方式参与项目建设，在保障公共利益的前提下实现资金保值增值。

地方与社会资本的协同机制构建是融资突破的核心。地方需建立信用担保体系，通过出具合规承诺函、提供增信支持等方式，增强社会资本投资信心。同时，探索“贴息+专项债券”组合工具，降低项目融资成本，放大资金的杠杆效应。

3.2 撬动社会资本参与

社会资本参与的关键在于设计合理利益分配机制。地方需根据项目收益特点，灵活采用股权合作、特许经营等模式。例如能源专线可约定最低运量保障，农业专线可配套沿线土地开发权，让投资者共享项目增值收益。

地方信用支持是吸引资本的重要基础。通过提供合规性承诺、设立风险补偿基金等方式降低投资风险，同时完善退出机制，畅通股权转让、资产证券化等渠道，增强资本流动性。

融资工具创新需结合地方实际。可探索铁路运单质押融资，利用运输数据为企业增信；发行乡村振兴专项债券，将沿线土地增值收益作为还款来源。这些方案要充分考虑西部县域经济特点，避免简单复制城市项目模式。

3.3 探索多元化融资渠道

融资创新需构建“方针+市场”双轮驱动模式。地方应整合乡村振兴、交通建设等专项资金，通过专项债券、PPP等模式吸引社会资本。针对西部县域特点，可探索资源开发与运输设施捆绑融资，将矿产开采权、土地指标等资源收益反哺项目建设。

金融工具创新要贴合产业需求。推广未来收益权质押融资，依托运量预测数据构建信用评估体系；开发供应链金融产品，利用农产品购销合同为农业专线增信。同时探索绿色金融模式，对环保达标线路给予利率优惠，将碳减排收益转化为项目资金。风险分担机制是关键保障。设立铁路发展基金提供风险补偿，建立跨部门融资协调机制，通过合规承诺函增强金融机构信心。这些举措既能缓解资金压力，又能激活市场活力，为西部铁路专用线建设提供可持续资金支持。

4 加强风险管控 保障持续发展

4.1 投资风险防控

铁路专用线投资风险主要集中在资金筹措、收益不确定性和市场波动三个方面；专用线投资规模大，资本金比例要求高，若企业资产负债率超过60%，可能面临融资成本攀升或授信额度受限；地方专用线依赖资金预算或专项债，但部分地方财务支付能力不足，易导致资金链断裂。专用线收益波动风险货运量易受产业链波动影响，专用线若采用PPP模式，实际车流量可能低于可行性研究报告预测值。

面对上述风险专用线企业端构建“股债结合+资产证券化”模式，优先引入保险资金；采用专项债+银行贷款组合，建立资金承受能力动态监测模型。专用线企业可签署长期运输协议，政府端推行可行性缺口补助与绩效挂钩，设置车流量分段补偿条款。

4.2 方针策略风险防控

方针策略风险贯穿项目全周期, 主要体现为审批方针策略变动生态保护红线范围扩大、土地指标收紧, 导致企业专用线前期手续办理周期延长; 运营监管升级环保标准提高, 地方专用线PPP项目面临资金支出责任审计; 地方方针冲突部分区域存在“方针打架”如交通规划与规划矛盾等。针对上述风险可进行方针弹性设计、建立方针数据库; 企业可与地方方针签订《策略稳定性承诺书》, 约定重大策略调整补偿方案; 开展方针合规性管理预合规审查, 确保项目设计符合最新环保标准。

4.3 地方和企业的双轨管理

针对铁路专用线投资风险防控, 需构建地方与企业双轨并行的管控机制。地方主导项目重点防范调整风险, 建立重大影响动态评估模型, 实时跟踪资金支持力度、审批规则等关键指标变化, 如遇重大方针策略变动, 立即启动补偿方案测算与利益方协商程序。企业自建项目则聚焦资金链风险, 设定资产负债率、现金流覆盖率等财务预警指标, 动态评估融资可持续性, 当资金缺口率达到阈值时, 自动触发银企对接机制。

地方应聚焦方针策略调整风险与社会稳定风险防控, 建立重大变动动态评估机制, 通过专项资金池缓冲方针波动冲击, 同步完善大规模征拆矛盾分级调解制度, 提前部署专项工作组并配置应急保障资源; 企业应重点强化资金链风险管理, 构建债务风险评估模型, 设定融资成本与运营收益匹配的预警指标, 触发阈值时联动实施债务优化与运价调节。针对环境风险, 对生态敏感区域实施“动态监测+定期巡查”双轨监管, 建立生态破坏即时响应机制; 社会风险防控层面, 完善征拆诉求动态管理平台, 对高频矛盾点启动多部门协同处置程序。通过开发重大变化情景模拟工具, 预演关键变量对项目可持续性的影响, 形成弹性应对方案。配套建立政企协同应急响应体系, 明确不同风险等级的处置时效与

责任主体, 设置资金风险快速协商机制与群体事件属地化应急专班, 依托情景模拟演练提升跨部门协同处置能力, 实现风险识别、响应、处置的闭环管理, 确保投资安全与公共利益的双重保障。

结论

铁路建设不仅是交通工程, 更是区域经济重构的杠杆, 通过“以线带面”, 西部省份有望从资源输出地向产业链枢纽转型, 最终实现“铁轨上的共同富裕”。西部铁路专用线市场开发是国家支持方针下的重要战略领域, 通过国家的方针扶持、技术推广和国际合作等多方面的努力, 西部铁路及专用线未来有望全面发展, 给大宗货物运输企业、设计院、施工单位带来新的机遇, 同时带来更多的社会效益。

参考文献

- [1]张彬,陈田野.水乡旅游线城际铁路江苏段TOD综合开发研究[J].交通企业管理,2025,40(02):56-58.
- [2]边头保,孙洁,温修春,等.铁路站场空间开发增值收益形成机理及分配研究[J].铁道经济研究,2025,(01):38-45+64.
- [3]徐晓磊,李聪旭,李樊,等.铁路企业经营开发管理与服务信息系统设计与实现[J].铁路计算机应用,2025,34(02):31-35.
- [4]徐远琪.城际轨道沿线土地综合开发与土地预控管控研究——以南沙至珠海(中山段)城际铁路沿线开发为例[J].交通科技与管理,2025,6(03):171-173.
- [5]赵悦,陶思宇,冯涛,等.基于碳排放量的铁路综合客运枢纽城市功能开发研究[J].综合运输,2024,46(12):26-31.
- [6]徐玉萍,胡永葳,梅哲源,等.基于“节点-场所-城市”模型的高速铁路TOD项目开发环境排序研究[J].铁道运输与经济,2024,46(12):199-208.